

Juhász Anikó

A baleset-megelőzés jogi és pszichológiai oldalai

Legal and psychological aspects of accident prevention

Absztrakt

A tanulmány széles érdeklődésre számot tartható, viszonylag új pszichológiai személyiségtesztet mutat be. A skálák alacsony vagy magas volta megmutatja, milyen veszélyeztető tendenciákat feltételeznek balesetekben. A közlekedési balesetek ugyanis főként emberi tényezőkkel, méghozzá a közlekedési előírások be nem tartásával függenek össze. A legtöbb ütközésnél a gépjárművezetők figyelmetlensége érhető tetten. Kultúránkban az emberi élet kioltása a legnagyobb bűn, s ez büntetendő még akkor is, ha nem szándékosan tesszük.

Kulcsszavak: baleset-megelőzés, személyiségteszt, közlekedési baleset

Abstract

In my study I give a description of a relatively new psychological personality test. The low or high value of the scales shows what dangerous tendencies are supposed in accidents. Traffic accidents can be explained by human errors, especially due to failure to comply with traffic rules. In most collisions can be discerned inattention of drivers. In our culture the killing of a person is a big sin, punished even if it is not an intentional action.

Keywords: accident prevention, personality test, traffic accident

Bevezetés

Egy közlekedési baleset valamennyi országban többletköltséget jelent az egészségügy számára, ezért a médián kívül különböző kampányok és kiadványok,

filmek foglalkoznak azzal, hogy miként lehet elkerülni és minimalizálni a kockázatokat (Lunda–Aarfb, 2004). Az Európai Unió is fontosnak tartja a halálos kimenetelű közúti balesetek visszaszorítását, így azt a célt tűzte ki, hogy 2010-hez viszonyítva 2020-ra a felére redukálja ezek halálos áldozatainak számát. Közismert tény, hogy miközben a mérnökök és az autógyárak számtalan technikai fejlesztéssel állnak elő, addig az emberek szélsőségesen megbíznak a külső támogatásban és nem módosítanak attitűdjeiken. Mintha mentálisan nem tudnánk lépést tartani a modern technikai vívmányokkal. A pszichológusok felelőssége annak megállapítása, hogy a halálos kimenetelű baleset okozója alkalmas-e a vezetésre. A döntést azonban jelentősen megnehezíti a trauma okozta krízisállapot. Hiába vesszük figyelembe a torzító hatást, az aktuális teljesítményt kell értékelni.

Közlekedésbiztonság

Voltaképpen a közlekedésbiztonság egy olyan egyensúlyi állapot – ahogy az 1. számú ábrán látható képlet is mutatja –, amely az egyén teljesítőképességének, illetőleg az emberrel szemben támasztott követelmények függvénye (Irk, 2006).

$$\text{KÖZLEKEDÉSBIZTONSÁG} = \frac{\text{a közlekedési résztvevők teljesítőképessége}}{\text{a környezet által támasztott követelmények}}$$

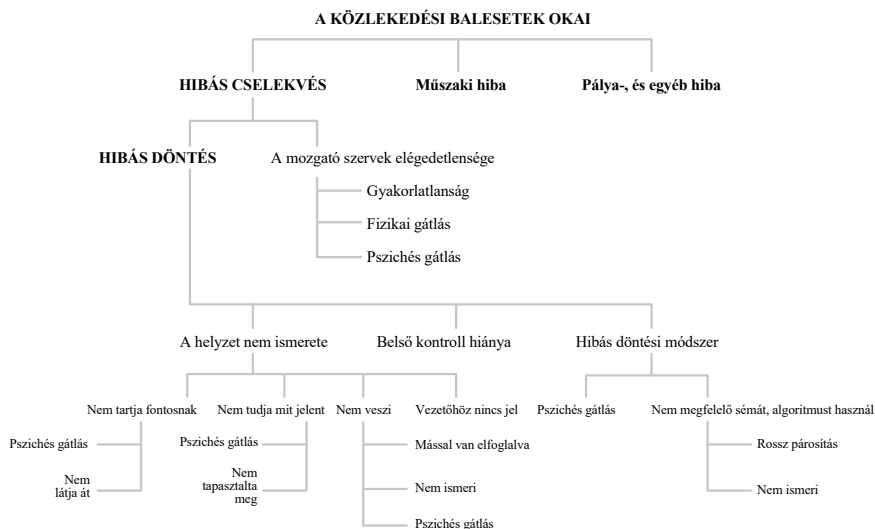
1. számú ábra: A közlekedésbiztonság képlete. (Forrás: Irk, 2003, 48.)

Minél inkább nő az elvárás, avagy csökken a teljesítőképesség, annál inkább nő a baleset kockázata, gyakrabban következik be a baleset, vagyis romlik a közlekedésbiztonság. Ahol a közlekedésbiztonság mutatói rossznak mondhatók, ott több az agresszív szabálysértés, és negatívabb a közlekedésbiztonság iránti attitűd (Nordfjaern et al., 2004). Az ismeretek gyarapodása, a statisztikai adatfelvétel és kiértékelés hozzájárultak a baleseti okok rendszerezéséhez. Nemcsak a közlekedési balesetek felelősség szerinti megoszlását, hanem az okokat is csoportosíthatjuk a közlekedési rendszer elemei szerint. Érdemes külön-külön is figyelembe venni őket, illetve közös hatásukat, kölcsönhatásukat, ezzel feltárva a másodlagos okokat.

A balesetek jelentős részét az ember által elkövetett hibákra lehet visszavezetni. Rothengatter (1997) nézetét, miszerint a legtöbb balesetet okozó gépjárművezető felelőssé tehető, számos vizsgálat bizonyítja (például Parker et al., 1992; West et al., 1993; Nallet et al., 2010 – ezeket idézi Hőgye, 2016). Az emberi

hiba tartalmazza a járművezetők, a gyalogosok, illetve az utasok hibáira visszavezethető baleseteket, míg a környezet hibája az útpálya hibájából, és az egyéb – be nem sorolható – hibákból bekövetkezett balesetek adatait.

A 2. számú ábrán a közlekedő embert érintő indikátorokat emeltem ki.



2. számú ábra: A közlekedési balesetek okai (Forrás: Szabó, 2014, 41.)

Nem egy esetben a másik közlekedő fél sem tartja be a KRESZ szabályokat, s ezzel hibát követ el. Például láthatósági mellény nélkül közlekedik, nem használ biztonsági övet, vagy a gyalogos szabálytalanul akar két busz között áthaladni. Ilyenkor hiába is reagálnak reakcióidőn belül a gépjárművezetők, a vészfékkel és ellenkormányzással sem tudják megakadályozni a balesetet. Ahogy a kutatások is alátámasztják már 30 km/h-s sebesség elég a halálhoz (Rosén et al., 2011; Walz et al., 1986; Wood et al., 2005). Kiváltképp, ha az áldozat idős vagy ittas. A vidéki utak sáros, elhanyagolt padkái „bokatörésre” valók és nem közlekedésre, ezért inkább a sötétben a közutat választják a gyalogosok, azt a naiv feltételezést követve, hogy a gépjárművezető majd vigyáz rájuk. Ezt példázza a 2015-ben megrendezett ARC kiállítás egyik képe is, ahol a zebrára lépő gyalogos azt gondolja, hogy a vezető majd fékez, a vezető pedig azt, hogy a gyalogos nem lép le, elugrik.

Az úgynevezett három E szabály (az angol szavak kezdőbetűi nyomán) az alábbi felosztás szerint határozzák meg a közlekedésbiztonsági tevékenység fő területeit:

- 1) Education: nevelés, oktatás, képzés, propaganda.
- 2) Enforcement: a közlekedési szabályok betartásának kikényszerítése ellenőrzéssel és a be nem tartás szankcionálásával.
- 3) Engineering: mérnöki tevékenység, mely nemcsak a gépjárművel, hanem a közúttal kapcsolatos – forgalomtechnikai – feladatokat is magában foglalja (Jankó, 2006).

„Az mindenesetre figyelemre méltó, hogy a három terület közül kettő az úgynevezett emberi tényezővel kapcsolatos. Nyomatékkal hangsúlyozni kell, hogy az igazán eredményes baleset megelőzés csak az említett három terület összehangolt, célra orientált, kitartó tevékenységével érhető el. Ha ezek közül bármelyik hiányzik, vagy nem kellő intenzitású, felborul a baleset megelőzés rendszere és hatékony működése lehetetlenné válik.” (Jankó, 1997)

A hazai közlekedésbiztonságot befolyásoló tényezők, főbb intézkedések

Az első magyar közlekedéspolitikai koncepció Széchenyi István nevéhez fűződik. Stratégiájának fő iránya, amely azóta is esszenciálisnak számít, a baleset megelőzése annak érdekében, hogy egyre kevesebb szerencsétlenség történjen, egyre kevesebb ember sérüljön vagy haljon meg közlekedési baleset következtében. Vegyük sorra, mégis mi akadályozza hazánkban ennek megvalósulását.

- A fejlett európai országokhoz képest az áruszállításban és a személyi közlekedésben magas a közúti forgalom aránya.
- Az utak leterheltsége nagy, az útburkolatok állapota rossz.
- A forgalomszabályozás elmaradott, rugalmatlan, túl sok a közlekedési jelzés, így a legfontosabbak nem kapnak elég figyelmet.
- A gépjárműállomány életkora még mindig magas.
- A belvárosokban indokolatlanul sűrű az autóforgalom, a kerékpáros és a gyalogos közlekedés viszont sok helyen veszélyes.
- A közlekedők között magas az agresszív, tolakodó, a szabályokat semmibe vevő vezetők és gyalogosok aránya, szűk viszont a közlekedésbiztonsági alapvetéseket jól ismerő és alkalmazó réteg.
- A nem kellően működő mentő és egészségügyi szolgálatok miatt a túlélés és a felépülés valószínűsége kisebb.
- A büntetés elkerülésének esélye a rendőri kontroll alacsony valószínűsége, a tettenérés jogi problémái és a gyenge adminisztrációs lekövetés miatt igen magas.

- A társadalom jelentős része a súlyos szabályszegések (gyorshajtás, enyhe ittasság, biztonsági öv mellőzése, mobiltelefon használata vezetés közben) valós következményeivel nincs tisztában, és eszerint ítéli meg ezeket (URL1).

Magyarországon a közlekedésbiztonsági programok már az 1970–80-as években is léteztek. Átfogó programalkotás azonban az 1993-ban kiadott Nemzeti Közlekedésbiztonsági Programmal indult, ami komplexitásában kezelte a közúti közlekedésbiztonság helyzetét. Az 1990-es évek látványos javulása két szakmai intézkedésnek tudható be, amelyhez demográfiai és gazdasági folyamatok is hozzájárultak. Ebben az időszakban lakott területen belül 60 km/h-ról 50 km/h-ra korlátozták a sebességhatárt. Lakott területen kívül kötelezővé tették a tompított fényszóró használatát. A növekvő üzemanyag és gépjármű fenntartási költségek átmenetileg csökkentették a forgalmat, míg a születések számának korábbi drasztikus csökkenése miatt ekkor kevesebb hivatásos sofőr került a volán mögé. Holló Péter 1990-től 2003-ig havonta vizsgálta a halálos kimenetelű közúti közlekedési balesetek számát, s arra jutott, hogy a lakott területen kívüli sebességhatárok emelése negatívan hatott a közlekedésbiztonságra. Külön kiemelte a szélsőséges időjárás viszonyok befolyásoló hatását (Holló–Zsigmond, 2005).

A pszichológia és a jog

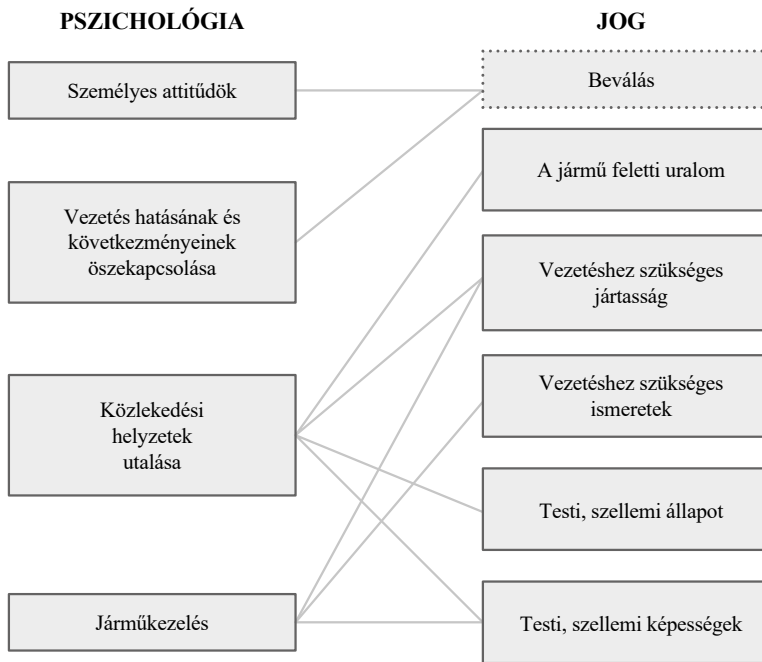
A vezetés és a személyiség összefüggéseit Keskinen hierarchikus modellje szemantikusan közelíti meg (Paszternák, 2014). Előre helyezi a járműkezelést, majd a közlekedési helyzetek uralását, illetve a vezetés hatásának összekapcsolását annak következményeivel. A negyedik szintre sorolja az olyan személyes attitűdöket, mint például személyiség, beállítódások, tanulási folyamat, minták, kommunikáció, együttműködés.

„Az 1980. évi 3. törvényrendelettel kihirdetett, az 1968. évi november hó 8. napján Bécsben aláírásra megnyitott közúti közlekedési egyezmény szerint:

- *rendelkezzék a szükséges testi és szellemi képességekkel,*
- *legyen vezetésre alkalmas testi és szellemi állapotban,*
- *rendelkezzék a vezetéshez szükséges ismeretekkel,*
- *rendelkezzék a vezetéshez szükséges jártassággal,*
- *legyen mindenkor ura a járműnek.”* (Paszternák, 2014, 41.)

Kérdésként merült fel, hogy vajon a bécsi egyezmény – mint jogi elvárás – és a pszichológus által felállított szintek megfeleltethetők-e egymásnak.

A jog és pszichológia találkozása e két modell alapján a 3. számú ábra szerint képzelhető el.



3. számú ábra: A jog és a pszichológia megfeleltetése. (Forrás: Paszternák, 2014, 41.)

Tudvalevő, hogy nem minden baleset jelenti feltétlenül a beválás megszűnését. A pszichológia eszközeivel mérhető a személyiség-, képesség-, vagy magatartásdeficit. A beválás megszűnése, vagyis a baleset létrejötte, történhet bármelyik Keskinen-féle szinten, de a korrekció és az alkalmassá tétel leginkább az utolsó kettőt érinti (Aranyos–Major, 2005).

A közlekedés jogi szabályozásáról tehát szintén érdemes említést tenni, hiszen a gépjárművezetők valahogy azt sajátítják el, hogy a szabályszegések nem feltétlenül vezetnek közúti balesethez, ami igaz is, ezért betartásukat nem tekintik a legfontosabbnak (Siegrist–Roskova, 2001). Az előírások fizikai megalapozottsága, az előírások betartása, a szabályok megszegésének szankcionálása, a baleseti körülmények szakértői tisztázásának bizonytalanságai mind mérlegelendők. Az egyre automatizáltabb jármű okozta balesetnél is felmerülhet a jogi értelemben vett felelősség tisztázatlansága (Michelberger, 2008).

Büntetőeljárás

Aki a közúti közlekedés szabályainak megszegésével másnak vagy másoknak gondatlanságból súlyos testi sértést okoz, a közúti baleset okozásának vétségét valósítja meg. Aki a közúti közlekedés szabályainak megszegésével másnak vagy másoknak gondatlanságból súlyos testi sértést okoz, vétség miatt egy évig terjedő szabadságvesztéssel büntetendő. A büntetés egytől akár nyolc évig terjedhet.¹

A közúti közlekedésről szóló 1988. évi I. törvény rendelkezései értelmében a vezetői engedély csak abban az esetben adható vissza, ha az érintett személy igazolja, hogy az utánpéízésen részt vett. Ez abban az esetben nem áll fenn, ha az eltiltás csak járműkategóriára vagy járműfajtára terjed ki, és az a vezetői engedély visszavonásával nem jár.²

A párnapos képzés tulajdonképpen egy, az esemény után bekövetkező korai tájékoztatás és útmutatás. Az ekkor ismertetett információk gyakorlatban való alkalmazása csökkentheti a szorongást, továbbá a későbbi utazási aggodalmakat. Hozzájárulhatnak még a közúton történő biztonságos közlekedéshez, attitűdváltozáshoz, annak érdekében, hogy a jövőben ilyen esetek elkerülhetővé váljanak.

A gépjárművezetők pszichológiai pályaalalmassági vizsgálata

2011-ben kormányrendelet (326/2011., XII. 28.) szabályozta, hogy aki halálos közúti közlekedési baleset okozásával gyanúsítható, azt kötelező elküldeni pályaalalmassági vizsgálatra. A pályaalalmassági vizsgálat eredményét a vizsgálaton részt vevőkkel határozat formájában, kb. két héten belül közlik.

Minősítései:

- Alkalmas határozatlan ideig.
- Alkalmas meghatározott (1-5 év) időre korlátozva. Ebben az esetben vagy elfogadja a vizsgált személy a döntést, vagy másodfokon megfellebbezi, vagy bírósági felülvizsgálata iránt keresetet terjeszthet elő, attól függően, hogy a hatóság milyen jogorvoslati lehetőséget nyújt számára.
- Nem alkalmas. Amennyiben elfogadja a döntést, azonos vagy magasabb pályaalalmassági kategóriában a határozatban feltüntetett időpontot követően kezdeményezhet újabb vizsgálatot. Alacsonyabb és magasabb kategóriába

1 Btk. 235. § (1)

2 <http://kormanyablak.hu/hu/feladatok/61/OKMIR00081>

is bárki bármikor jelentkezhethet vizsgálatra. Ha nem fogadja el, szintén fellebbezhet, vagy keresetet terjeszthet elő.

Ha valaki alkalmatlan minősítést kap, vagy ha alkalmas minősítése időtartamra korlátozott, akkor a minősítés alapjául szolgáló kizáró okok az indokolásban szerepelnek. A kizáró vagy korlátozó okokat számok jelzik (URL2).

Alkalmasság alatt azt értjük, hogy az egyén képes legyen egy tevékenységet hosszú időn keresztül, legalább közepes szinten, egészségkárosodás nélkül végezni. Sokáig tudja folytatni a vezetői tevékenységet magának és másnak okozott jelentéktelen kárral vagy a nélkül. Rendelet foglalja magába, hogy a vizsgálat eredménye utáni döntés a határozat alapja. Jogi alaptételként értelmezendő, hogy az állampolgárok alkotmányos jogait csak a hatóság korlátozhatja. Az állampolgárok az elsőfokú vizsgálatok után jogorvoslattal élhetnek. A fellebbezési kérelmeket a másodfok bírálja el.

„A vizsgálat célja, annak a megállapítása, hogy a gépjárművezető:

- a) *rendelkezik-e azokkal az egyéni pszichológiai jellemzőkkel, amelyek szükségesek a biztonságos járművezetési tevékenységhez, a közlekedési helyzetekhez való alkalmazkodáshoz, a járművezetés közben jelentkező terheléselviseléséhez,*
- b) *rendelkezik-e a jármű biztonságos vezetéséhez szükséges észlelési, döntési és cselekvési képességgel,*
- c) *képes-e elsajátítani a járművezetéshez szükséges ismereteket és készségeket.” (URL2)*

Azonban felmerülhetnek olyan negatív magatartásjegyek, mint például túlzott kockázatvállalási vagy reagálási hajlam, felelősségtudat hiánya, túl alacsony szintű reakcióképesség, vagy megnövekedett reakcióidők stb., amelyeket – ha nem is teszik az egyént véglegesen alkalmatlanná a gépjárművezetésre – már a vezetői engedély megadása előtt érdemes volna kiszűrni, elkerülve a baleset okozásának kockázatát. Az ilyen tulajdonsággal rendelkező személyek potenciálisan súlyos veszélyt jelenthetnek a társadalomra.

A vizsgálat célja

A pszichológusok tehát igyekeznek azon gépjárművezetőket távol tartani a közúti forgalomtól, akiknek mentális vagy fizikai állapota megakadályozza őket a helyes közlekedési magatartás tanúsításában, így veszélyt jelentenek a köz-

lekedés biztonságára. A számítógépen kitöltendő, osztrák fejlesztésű, közlekedés specifikus teszt, az úgynevezett VPT.2 (Verkehrsbezogener Persönlichkeitstest Version 2.) a közlekedési magatartáshoz szükséges jegyeket vizsgálja. A közlekedési stílust 70 tétellel térképezi fel. Egyik példája a 4. számú ábrán figyelhető meg.

Szerintem a balsikerek nagy része pechre vezethető vissza

szinte soha néha gyakran majdnem mindig

4. számú ábra: Közlekedés-specifikus teszt. (Forrás: Wenninger–Krupan, 2003)

A teszt hat skálája lehetővé teszi, hogy átfogó képet kapjunk a közlekedési magatartáshoz szükséges jegyekről: az önértékelési nyíltságról (OS), az expresszivitás-magabiztosság (ES) fokáról, a beilleszkedési készségről (AP), az érzelmi elérhetőség (AS), az önuralom (SK) mértékéről és az önismeretről (SR). 25% alatti, illetve 75% feletti mutatók alul-, vagy éppen túlbecslésre engednek következtetni (Wenninger–Krupan, 2003).

A tesztben az OS (azaz az önértékelési nyíltság) kontroll skála jelzi, mennyire értékelhetők a teszteredmények. Az osztrák leírás alapján a skála korlátozott értékű mind a nagyon magas (90%), mind pedig a nagyon alacsony (10%) értékek tekintetében. Az alacsony (25 alatti) OS értéket adó személyek alacsony ösztönöségi szinttel jellemezhetők, és magukat szociálisan kívánatosnak mutatják be. A magas értékek (75 feletti) túlzott önkritikát jelölnek, ezért nem feltétlenül jellemzők a személyre. A közlekedésben az alacsony értékek veszélyeztető tendenciát jeleznek.

A közlekedésben az ES skála fontos diagnosztikai értékű, mert a vezetés szociális viselkedés is. A társas magatartás elemeit öleli át, magas értéke magas kockázatvállalást, gondatlanságot jelez, valamint önmaguk túlértékelését, míg alacsony értéke szorongást és csökkent önállóságot. Az alacsony értéket adó személyek magas befolyásolhatósággal írhatók le (például rábeszélhetők alkoholos befolyásoltság melletti autóvezetésre).

Az AP skála a beilleszkedési készséget mutatja. Alacsony értékei a súlyosnak számító közlekedési viselkedést jelzik. Merevség és egoizmus, valamint kisebb szociális tapintatosság jellemzi az ilyen értéket adó személyeket, de a túlságosan magas értéket adók is problémások lehetnek, ugyanis ez alacsony belső tartásra, határozatlanságra utal, nagyobb teret engedve a környezeti behatásoknak.

Az AS skála azt méri, mennyire feszült, szorongó és bizonytalan egy személy. Az érzelmi elérhetőség alacsony értékei magas frusztráció- és stressztűrő

képességnek felelnek meg, tehát ezek a személyek erősek, stabilok, nyugodtak. Az igen alacsony értékek viszont arra engednek következtetni, hogy ezek az egyének érzelmeiket elnyomják, közömbösek, főleg viselkedésük negatív következményeivel szemben. Az igen magas értékek tulajdonosai kifejezetten türelmetlenek, impulzívok, könnyen felingerelhetők, gyenge teherbírásúak.

Az SK skála rövid neve: önkontroll. Szabálytisztelet, megbízhatóság, önfegyelem, ami a skála mögött áll. A közúti közlekedésben az igen alacsony értékek a veszélyeztetők, mert ezek a személyek hajlamosak a következetlenségre. Ők azok, akik nem tartanak be szabályokat, alacsony normatudattal rendelkeznek. A magas értékek adói megbízhatók, fegyelmezettek, hosszú távú célok vezetnek őket, lelkiismeretesek.

Az SR az önismeret skálája. A magas értékeket adók intellektuálisak és rugalmasak, átlátják a bonyolultabb összefüggéseket. Képesek szokásaikat tisztázni és felülvizsgálni. Az alacsony értéket adók kritikátlanok és kevésbé öntudatosak, szűk érdeklődéssel és érzelmi irányítással rendelkeznek. Az alacsony értékek a veszélyeztető jelek, hiszen ebben az esetben a személyeket a hiányos készenlét jellemzi, alacsony fokú a motivációjuk a tanulásra.

Az 5. számú táblázatban összefoglaltam, mely skálák alacsony vagy magas volta milyen veszélyeztető tendenciákat feltételez balesetekben.

Skálák	Balesetben veszélyeztető tendenciák
Alacsony önértékelési nyíltság	Kritikátlan, meggondolatlan önkifejezés.
Alacsony beilleszkedési készség	Merevség, egoizmus, kisebb szociális tapintatosság.
Extrém magas beilleszkedési készség	Alacsony belső tartás, határozatlanság, nagyobb teret engedve a környezeti behatásoknak.
Igen alacsony érzelmi befolyásolhatóság	Érzelmeiket elnyomják, közömbösek viselkedésük negatív következményeivel.
Magas érzelmi befolyásolhatóság	Türelmetlenek, impulzívok, könnyen felingerelhetők, gyenge teherbírásúak.
Igen alacsony önkontroll	Hajlam a következetlenségre, nem tartanak be szabályokat, alacsony normatudat.
Alacsony önismeret	Hiányos készenlét, alacsony fokú motiváció a tanulásra.
Magas kritikátlan önismeret	Kevesebb balesetet ismernek el.

5. számú táblázat: A VPT.2 skálái és a balesetben veszélyeztető tendenciák közötti kapcsolat (Forrás: saját szerkesztés)

Az agresszív interakciókat mutató gépjárművezetőknél szignifikánsan alacsony önkontrollt és korlátozott öntudatosságot, valamint kismértékű normakövetést és magas belső feszültséget állapítottak meg. Különböző hibás magatartásmó-

dokkal hozható összefüggésbe, például hiányos biztonság a kereszteződésekben, túl kicsi oldaltávolság, gyakori közlekedési konfliktusok.

Bukasa és munkatársai (1990) jelentős korrelációról számolnak be a kritikátlan önkép és az önmegjelenítés nyíltságának az alacsony-sága, továbbá a magas expresszivitás és gondatlanság között (OS és ES skála). A biztonságos közlekedési viselkedés szempontjából további problematikus kapcsolódásokat találtak: magas expresszivitás–magabiztosság, valamint alacsony szociális figyelme-ség (ES és AP faktorok). Az önreflexió (önismeret) területén kapott magas értékek az új tapasztalatok szerzésében fokozott nyitottságot jelenthetnek. Egy személynek – a saját testi épsége szempontjából – a bizonytalan kimenetelű helyzetekhez való emelkedett mértékű vonzódásának háttérben jelentős, a közúti közlekedést veszélyeztető elemek (vonzódás a kockázatos vezetési manőverekhez, hajlam a túlzott önértékelésre, a saját vezetési stílus veszélyességének és a baleseti lehetőségek alábecsülése folytán) állhatnak fenn.

A magas társasági kockázatvállalóknál a tesztadatok szerint erős a dominanciára törekvés, a magabiztosság és impulzivitás, ezenkívül magas fokú az expresszivitás (kifejezési készség), továbbá a gondatlanság is. Közlekedésbiztonsági szempontból szintén figyelmet érdemlő, hogy magas fokú expresszivitást és magabiztosságot, valamint csökkent társas alkalmazkodást találtak, kifejezett érzelmi keménységgel (darabosság, durvaság, robusztus) és félelemnélküliséggel párosulva (ES, AP és AS faktorok).

Szignifikáns az összefüggés a magas szociális tetszésigény és az önjellemzés nyíltságának alacsony szintje, valamint a csökkent önismeret (önkép) között (OS és SR faktorok). A szakemberek szerint azok a személyek, akik jelentősen tendálnak a szociálisan tetsző válaszok felé, hajlamosak saját autóvezetésük szépítő és kritikátlan jellemzésére. Jól illik a képbe az is, hogy ugyanezen tanulmány szerint a magas ES értékeket (expresszivitás–magabiztosság) mutató alanyok az explorációkban kevesebb balesetről tesznek említést, ezenfelül nagyobb számban regisztráltak vezetési tévedéseket (főként útkereszteződésekben) és közlekedési konfliktusokat.

Befejezés

Fontosnak tartom, hogy az állami szervek minden lehetséges eszközzel betartassák a sebességkorlátot. Egyre szélesebb körben terjedjenek a csillapított forgalmú (sebességű) területek a települések azon részein, ahol intenzív gyalogosforgalomra lehet számítani, és itt a 30 km/óra korlát volna elfogadható. Mivel a közlekedés korunkban olyan alapvető kultúra-technika, mint az írás

és az olvasás, ezért a helyes közlekedésre nevelés is elengedhetetlen. Ennek megvalósulása az óvodai, iskolai nevelésben (a láthatóság fogalma, gyalogosok magatartása), valamint az autós iskolákban ötévenkénti ismételt gépjárművezetői továbbképzések keretén belül lenne lehetséges. Előbbire Norvégiában rendkívül odafigyelnek. Az óvodásoknak a láthatóság fogalmát maketten és a valóságban is tanítják (Fyhri et al., 2004). Megértetik a gyerekekkel, hogy a parkoló autók mögül veszélyes kilépni. Magyarországon is van már jó kezdeményezés. A diszkó baleseteket felvilágosítással (rövid oktatófilmek vetítése, baleseti helyzetek szimulálása) igyekeznek csökkenteni. Az elrettentést célozzák, gátolva a helytelen magatartást, hibás attitűdöt. Úgy tűnik, sok vezető felkészületlen a baleset elhárítására. Vajon mennyire gyakorolták azt védett helyzetben tanpályán? A balesetet szenvedő gépjárművezetők javarészt rossz irányba húzzák el a kormányt, elkerülés helyett fékeznek, vagy elmulasztják a reagálást. Felmerül a kérdés, hogy a harminc órás oktatás mennyire elegendő a biztonságos közlekedéshez?

A pszichológusok egyre nagyobb részvétele indokolt lenne az autós iskolákban. Jelenlétük az utánpótlásban biztosított, viszont ezt a jogosítványok megszerzésekor és a vezetési gyakorlat során is megalapozottnak vélem. Konzultálhatnának a szakoktatókkal, felmérést végezhetnének a jelöltek vezetéssel kapcsolatos attitűdjeiről, kommunikációs szokásairól. Segíthetnének a tréningek tematikájának kidolgozásában az adott autósiskola igényeinek, elvárásainak megfelelően. Egyáltalán nem mindegy, kit engedünk az utakra, hiszen nem mindenki alkalmas rá, már a képességek tekintetében sem. Kiszűrésük már ekkor válhatna azáltal, hogy megfelelő terápiás foglalkozáson vennének részt, aminek eredményeképpen elkerülhető lenne egy baleset.

Az engedély korlátok nélküli átnyújtásával valójában pont a közlekedési viselkedés veszélyes formáival való sikeres megküzdést mellőzik, így a kezdő gépjárművezetők saját negatív tapasztalataik árán tanulják meg a biztonságos közlekedést, holott az megakadályozható volna.

A „*Gondolkodj globálisan, cselekedj lokálisan!*” hitvallás nagyon találó a közlekedésbiztonságra nézve. A közlekedési balesetek megelőzéséért mindenki tehet valamit. A Közlekedéstudományi Egyesület tagjai elhivatottan állnak a közúti közlekedésbiztonság ügyének szolgálatába. Bízunk abban, hogy törekvéseikhez – közlekedéstudományi ismeretterjesztés, szaklapok megjelentetése, rendezvények szervezése – mind a civil, mind az állami szférában együtt gondolkodó és együttműködő partnerekre találunk nemcsak hazánkban, de egész Európában is

Felhasznált irodalom

- Aranyos J. – Major R. (2005): *Kezelő jellegű intézkedés a közlekedési bűncselekmények körében*. Belügyi Szemle, 4, 41–49.
- Bukasa, B. – Kisser, R. – Wenniger, U. (1990): *Computergestützte Leistungsdiagnostik bei verkehrspsychologischen Eignungsuntersuchungen*. Diagnostica Band, 2, 148–165.
- Fyhri, A. – Bjornskau, T. – Ulleberg, P. (2004): *Traffic education for children with a tabletop model*. *Traffic Psychology and Behaviour*, 4–5, 197–207. DOI: 10.1016/j.trf.2004.08.002
- Holló P. – Zsigmond O. (2005): *Emelt közúti sebességhatárok közlekedésbiztonsági hatásvizsgálata idősorok elemzésével*. Közlekedéstudományi Szemle, 3, 90–95.
- Högye-Nagy Á. (2016): *A biztonságos közúti viselkedést befolyásoló tényezők közlekedésbiztonsági kultúrájának vizsgálata, módszertani megfontolásai*. Debreceni Tudományegyetem: PhD értekezés
- Irk F. (2003): *Közlekedésbiztonság és bűnözéskontroll*. Budapest: KJK-KERSZÖV Jogi és Üzleti Kiadó Kft.
- Irk F. (2006): *Közlekedés-kriminológia*. Rendőrtiszti Főiskola: Főiskolai jegyzet.
- Jankó D. (1997): *Közúti közlekedésbiztonság*. Győr: Novadat Bt.
- Jankó D. (2006): *Országos sebességmérési adatok feldolgozása*. Budapest: Magyar Közút Kft.
- Lunda, J. – Aarib, L. E. (2004): *Accident prevention. Presentation of a model placing emphasis on human, structural and cultural factors*. *Safety Science*, 42, 271–324. DOI: 10.1016/S0925-7535(03)00045-6
- Michelberger P. (2008): *Közlekedés a XXI. században*. *Magyar Tudomány*, 2, 131–144.
- Nordfjaern, T. – Şimşekoğlu, Ö. – Fallah, Z. M. – Hezaveh, A. M. – Mamdoohi, A. R. – Rundmo, T. (2004): *Road traffic culture and personality traits related to traffic safety in Turkish and Iranian samples*. *Safety Science*, 44, 621–628.
- Parker, D. – Manstead, A. S. R. – Stradling, S. G. – Reason, J. T. – Baxter, J. S. (1992): *Intention to commit driving violations: An application of the theory of planned behavior*. *Journal of Applied Psychology*, 1, 94–101. DOI: 10.1037/0021-9010.77.1.94
- Paszternák D. (2014): *A közlekedési bűncselekmények szabályozása – különös tekintettel a közúti balesetek okozására*. Miskolc Tudományegyetem: Szakdolgozat
- Rosén, E. – Stigson, H. – Sander, U. (2011): *Literature review of pedestrian fatality risk as a function of car impact speed*. *Accident Analysis and Prevention*, 1, 25–33. DOI: 10.1016/j.aap.2010.04.003
- Rothengatter, T. (1997): *Psychological aspects of road user behaviour*. *Applied Psychology: an international review*, 3, 223–234. DOI: 10.1111/j.1464-0597.1997.tb01227.x
- Siegrist, S. – Roskova, E. (2001): *The effects of safety regulations and law enforcement*. In: Barjonet, P. E. (szerk.): *Traffic Psychology Today*. Dordrecht: Kluwer Academic Publishers, 181–206. DOI: 10.1007/978-1-4757-6867-1_10

- Szabó S. T. (2014): *A közérdekű feladatot ellátó szervezetek állományának komplex felkészítése a biztonságos közlekedésre*. Doktori (PhD) értekezés. Budapest: Nemzeti Közszolgálati Egyetem Hadtudományi Doktori Iskola
- Walz, F. H. – Niederer, P. – Kaeser, R. (1986): *The car-pedestrian collision, injury reduction, accident reconstruction, mathematical and experimental simulation, headinjuries in two wheeler collisions*. In: Interdisciplinary Working Group for Accident Mechanics. University of Zurich and Swiss Federal Institute of Technology
- Weninger, U. – Krupan, C. (2003): Használati utasítás az ART 2020 Standard tesztkészülékhez. Kézirat. Fordította: Jávorszky K. Kuratorium für Verkehrssicherheit. DRIVE Sicherheit-Service, Wien.
- Wood, D. P. – Simms, C. K. – Walsh, D. G. (2005): *Vehicle-pedestrian collisions: validated models for pedestrian impact and projection*. Proceedings of the Institution of Mechanical Engineers Part D Journal of Automobile Engineering, 2, 183–195. DOI: 10.1243/095440705X6703

A cikkben található online hivatkozások

URL1: *Közlekedéstudományi Intézet*. www.kti.hu

URL2: *Nemzeti Közlekedési Hatóság*. www.nkh.gov.hu